



JR東日本「新検査方式」を提案! 大幅な人員削減・作業省略で安全はばた

五月十日JR東日本は、「新しい保全の考え方による新検査方式」の導入を提案した。

①その概要は、「現在の車両検修を『何でもタダク、何でもバラス』昔ながらの技能に頼る作業が主体となっているので、より一層の効率化・機械化・システム化を図り、新検査方式、次世代車両

の開発、社員の改善方向上等の施策を通じて、今後の人手不足時代に対応した、より働きがいのある職場を作り、『FUTURE 21』の実現を目指す」としている。

②新検査方式は、「周期改正等の改善を図ってきたが、基本体系が摩耗部品を主対象とした画一的定期検査体系となつて

幾多の故障を防いできた 技術者の力は不要なのか

「新検査方式」の具体的項目は、①検査と消耗品(スリ板、制輪子など)管理の分離、②乗務員の出区点検の廃止、③機能確認検査の機械化、④分解検査から非分解検査への転換、⑤機器固有の劣化特性に対応した最適検査方式と周期の決定、となっている。

JR東日本のように倫理のかけらもなく、安全第一主義を放棄した企業が、ハイテク技術に走つた時の恐ろしさを、背筋の寒くなる思いで感じざるを得ない。すでにJR東日本が満を持してデビューさせたスーパーひた

このように、全ての検査を機械的技術に委ねることの反動は、予想もできない大事故へと直結するものではないか。

要するに、消耗品は別個に計画管理、「信頼性」のあるものは上位検査・外部診断で事足り、であるがゆえによって「周期の決定」だと言うのである。ハイテクの専門家ですえ「ハイテク技術導入の問題は倫理と安全が軽視される傾向があ

御機構の故障が多く、教育不足によって修繕もままならない、という現実があるではないか。

「信頼性」に依拠しておきながら、一旦事故がおきたらJR当局はどうコメントするのだろうか。まさか「偶然のことで、不運としかいいようがない」とでも言うのだろうか?

3Kの解消 = 検修要員の を許すな!

出向 配転

を許すな!

今次施策を導入する理由に、「3Kの解消」をあげているが、これはそれ自体改善すべきものであつて、その改善によって労働力の獲得を目指すのが本旨であろう。

大量人員削減による出向配転、作業省略による事故の危険を許すな!

ところがJRの3K「解消」とは、人員削減と直結していることに最大の問題点がある。冒頭にある「人手不足時代」とかの次元でなく、「人手」そのものを縮小していくことが、狙いである。その前提には、東日本5万人体制があるのだ。

車両のメカニック部門の強化・育成策が同時に提案されるならば、その養成機構も含めて「働きがいのある職場」も出現するであろう。ところが「新検査方式」を何度ながめてみても、「検修人としての喜び」はここには見いだすことはできない。

JR東日本は、山手電車区所属の二〇五系電車を対象に、この七月一日から試行し、本年度末ダイ改から本導入するとし

現行	出区点検	仕業検査	交番検査	要部検査	全般検査
新方式	列車検査 毎出区時		月検査 3か月以内	重要部検査 3年か40万回	全般検査 6年以内
	消耗品管理				